Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8628**

19. Wahlperiode 21.03.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/8120 –

Projektvorschläge der Kohlekommission zur Strukturentwicklung für den Freistaat Sachsen – Schwerpunkt Infrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 26. Januar 2019 veröffentlichte die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, die sogenannte Kohlekommission, ihren Abschlussbericht (vgl. www.kommission-wsb.de/WSB/Redaktion/DE/Downloads/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile&v=4). Zentraler Punkt des Abschlussberichts ist die schrittweise Reduzierung der Kohleverstromung. Die Experten der Kommission schlagen vor, den Kohleausstieg spätestens im Jahr 2038 zu vollenden. Das vorgelegte Aktionsprogramm soll dazu dienen, den energie- und klimapolitisch begründeten Strukturwandel in Deutschland zu gestalten. Zwar ist beabsichtigt, dass die Bundesrepublik Deutschland mit den Bundesländern einen Staatsvertrag über die Grundzüge der Ausgestaltung des Strukturwandels in den Regionen schließt, derzeit besitzt der Abschlussbericht der Kohlekommission jedoch lediglich einen Empfehlungscharakter.

Die im Abschlussbericht der Kohlekommission allgemein beschriebenen Maßnahmen zur Begleitung des sich bereits vollziehenden Strukturwandels haben die Bundesländer mit Projektvorschlägen zur Strukturentwicklung ihrer betroffenen Regionen ergänzt. Der Freistaat Sachsen hat für die Braunkohlereviere Lausitz und Mitteldeutsches Revier insgesamt 171 Maßnahmen benannt, hiervon 50 im Bereich der Förderung des Infrastrukturausbaus. Diese werden mit Stand vom 25. Januar 2019 als „Momentaufnahme“ und „nicht abschließend“ allgemein mit Stichworten zum jeweiligen Handlungsschwerpunkt und zu den zuständigen Ressorts aufgelistet. Detaillierte Projektbeschreibungen sind ebenso wenig enthalten wie Hinweise auf Projektstände, Finanzierungsquellen und Verantwortlichkeiten für die Umsetzung (vgl. Abschlussbericht, S. 149).

Die Bundesregierung hat angekündigt, in Abstimmung mit den Ländern bis Ende April/Anfang Mai 2019 Eckpunkte für ein Gesetz über den Strukturwandel in den Kohleregionen und ein Maßnahmegesetz vorzulegen. Regierungs-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

sprecher Steffen Seibert teilte am 31. Januar 2019 mit, dass der Abschlussbericht der Kohlekommission nun im Detail und sorgfältig ausgewertet werde und die zuständigen Bundesministerien im Februar 2019 erste Bewertungen vornähmen (vgl. Bundespressekonferenz vom 31. Januar 2019).

1. Welchen Finanzierungsbedarf hat die Umsetzung aller 50 vom Freistaat Sachsen im Rahmen des Abschlussberichtes der Kohlekommission aufgelisteten Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen, und welchen Finanzierungsbedarf und welchen Planungsstand haben die Einzelmaßnahmen jeweils (vgl. „Förderung von Infrastrukturausbau und -beschleunigung, Förderung von Maßnahmen der Daseinsvorsorge“, Abschlussbericht S. 171 bis 178; bitte detailliert den Finanzierungsbedarf und den Planungsstand jedes einzelnen Projektes, das in die Zuständigkeit des Bundes fällt, darstellen und nach dem Mitteldeutschen Revier und dem Lausitzer Revier auf sächsischer Seite aufschlüsseln)?

2. Bis wann wird die Bundesregierung die Bewertung der von der Kohlekommission vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte für den Freistaat Sachsen (Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier) abgeschlossen haben, und wird die Bundesregierung die Projekte im Rahmen ihrer Bewertung priorisieren, und wenn ja, anhand welcher Kriterien, und wenn nein, warum nicht?

3. Auf welche Weise, anhand welcher Bewertungsmaßstäbe und auf Grundlage welcher Daten, Studien und/oder Untersuchungen bewertet die Bundesregierung die von der Kohlekommission vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte für den Freistaat Sachsen (Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier)?

   Hat die Bundesregierung zur Bewertung weitere Studien bzw. Gutachten bzw. Untersuchungen in Auftrag gegeben, und wenn ja, welche?

   Wann erfolgte die Beauftragung?

   Welchen Umfang haben die Studien o. Ä., und wann sollen die Ergebnisse jeweils vorliegen?

   Wenn nein, welche weiteren Studien bzw. Gutachten bzw. Untersuchungen plant die Bundesregierung in Auftrag zu geben?

4. Wann plant die Bundesregierung das Gesetz über den Strukturwandel in den Kohleregionen und das Maßnahmegesetz für die Gestaltung des Braunkohleausstiegs vorzulegen, welche Zwischenschritte sind bis dahin geplant, und mit welchen Ländern sollen Gespräche in welchem Umfang geführt werden?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wertet derzeit die Ergebnisse der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ aus, prüft die Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission und ist bestrebt, Beschlüsse der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ so schnell wie möglich umzusetzen. Da die Vorschläge sehr vielfältig und komplex sind, wird dies noch Zeit in Anspruch nehmen. Es ist das Ziel der Bundesregierung, die ersten Vorschläge in absehbarer Zeit vorzulegen. Hierfür wird ein Konsens mit den betroffenen Ländern angestrebt. Die Bundesregierung führt Gespräche mit allen Ländern, die an der Arbeit der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ beteiligt waren.

5. Wie hoch ist der Investitionsbedarf für die Umsetzung der Infrastrukturprojekte im Freistaat Sachsen (Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier), die die Kohlekommission in ihrem Abschlussbericht vorgeschlagen hat, bis 2021, bis 2023 und bis 2038?

6. Plant die Bundesregierung, alle vom Freistaat Sachsen im Rahmen des Abschlussberichtes der Kohlekommission aufgelisteten Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier zu realisieren und zu finanzieren?

   Wenn nein, warum nicht, und welche Projekte sollen nach den derzeitigen Planungen der Bundesregierung realisiert werden, und welche Projekte sollen nicht realisiert werden (bitte jeweils begründen)?

7. Für welche der 50 vom Freistaat Sachsen im Rahmen des Abschlussberichtes der Kohlekommission aufgelisteten Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier liegt der Bundesregierung eine Machbarkeitsstudie vor (bitte Art und Umfang der Studie genau darstellen und benennen, seit wann der Bundesregierung die jeweilige Studie vorliegt)?

8. Für welche der 50 vom Freistaat Sachsen im Rahmen des Abschlussberichtes der Kohlekommission aufgelisteten Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier liegt der Bundesregierung ein Finanzierungskonzept vor (bitte Art und Umfang des Finanzierungskonzeptes genau darstellen und benennen, seit wann der Bundesregierung das jeweilige Konzept vorliegt)?

9. Für welche der 50 vom Freistaat Sachsen im Rahmen des Abschlussberichtes der Kohlekommission aufgelisteten Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier liegt der Bundesregierung ein Konzept vor, das den verkehrlichen Nutzen auch in Bezug auf den konkreten Bedarf nachweist (bitte Art und Umfang der Untersuchungen zum verkehrlichen Nutzen genau darstellen und benennen, seit wann der Bundesregierung die jeweilige Untersuchung vorliegt)?

10. Wird die Bundesregierung Infrastrukturmaßnahmen in den Braunkohlerevieren Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier fördern, bei denen keine Machbarkeitsstudie und/oder kein Finanzierungskonzept und/oder keine Untersuchung zum verkehrlichen Nutzen in Bezug auf den konkreten Bedarf vorgelegt wird bzw. vorliegt?

    Wenn nein, nach welcher Maßgabe und unter welche Voraussetzungen wird die Bundesregierung die von der Kohlekommission vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen fördern, und wenn ja, aus welchen Gründen besteht die Bundesregierung auf der Vorlage entsprechender Untersuchungen und Konzepte?

Die Fragen 5 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektlisten im Sinne des Abschlussberichts stellen keinen abgeschlossenen Arbeitsstand dar und werden entsprechend dem Strukturentwicklungsprozess in den nächsten Jahrzehnten fortlaufend weiterentwickelt (S. 148). Daher können zum jetzigen Zeitpunkt keine Angaben gemacht werden, die eine abschließende Festlegung auf bestimmte Projektvorhaben voraussetzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

11. Plant die Bundesregierung die Förderung der von der Kohlekommission vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier unter stringenter Anwendung der Haushaltsgrundsätze entsprechend dem Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG, Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder), und wenn ja, inwiefern prüft sie alle Projekte auf deren Vereinbarkeit mit den Haushaltsgrundsätzen, und wenn nein, warum nicht?

12. Wird es die Bundesregierung ermöglichen, dass bei Ausschreibungen und Vergaben von Infrastrukturplanungsleistungen und -bauleistungen in den Braunkohlerevieren Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier von den Vorgaben des HGrG abgewichen werden kann, und wenn ja, inwiefern (bitte konkret benennen, welche Regelungen des HGrG wie verändert werden sollen bzw. wie ihre Anwendung verändert werden soll), und wenn nein, warum nicht?

13. Plant die Bundesregierung ein Gesetz über konkrete Infrastrukturvorhaben, in das besonders herausragende Verkehrsprojekte in den Braunkohlerevieren (u. a. Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier) aufgenommen werden (analog zum beschleunigten Ausbau der Leverkusener A1-Rheinbrücke), und wenn ja, welche Eckpunkte soll es nach den Planungen der Bundesregierung enthalten, und für wann plant die Bundesregierung einen entsprechenden Gesetzentwurf, und wenn nein, warum nicht?

14. Plant die Bundesregierung für die Infrastrukturprojekte, die die Kohlekommission vorgeschlagen hat, ein „Strukturgesetz Braunkohleregionen" (vgl. Abschlussbericht S. 105/106), das als Bedarfsgesetz fungiert und den Vordringlichen Bedarf von Infrastrukturprojekten in den Braunkohleregionen regelt sowie deren bevorzugte Umsetzung im Rahmen eines Sonderfinanzierungsprogrammes festlegt?

    Wenn ja, welche Eckpunkte soll es nach den Planungen der Bundesregierung enthalten, und für wann plant die Bundesregierung einen entsprechenden Gesetzentwurf?

15. Plant die Bundesregierung für ausgewählte Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur in Ergänzung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Sonderregelung zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur der Braunkohleregionen (insbesondere für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier), die die herkömmlichen Bedarfskriterien außer Kraft setzt?

    Wenn ja, welche Eckpunkte soll die Sonderregelung nach den Planungen der Bundesregierung enthalten, und für wann plant die Bundesregierung, einen entsprechenden Entwurf vorzulegen?

Die Fragen 11 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

16. In welchem zeitlichen Rahmen sollen die Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier, die unter „II. Sofortmaßnahmen“ aufgelistet sind (Abschlussbericht, S. 186 bis 187, Nummer 10 bis 20), nach den Planungen der Bundesregierung jeweils umgesetzt werden, welchen Finanzierungsbedarf haben diese Maßnahmen, in welchem finanziellen Umfang wird die Bundesregierung die Umsetzung der Maßnahmen bis 2023 fördern, und welchen Anteil an der Finanzierung soll der Freistaat Sachsen übernehmen?

17. In welchem zeitlichen Rahmen sollen die Infrastrukturprojekte bzw. Infrastrukturmaßnahmen für das Mitteldeutsche Revier und das Lausitzer Revier, die unter „III. Mittel- bis Langfristprojekte“ aufgelistet sind (Abschlussbericht, S. 193 bis 197, Nummer 18 bis 59), nach den Planungen der Bundesregierung jeweils umgesetzt werden, welchen Finanzierungsbedarf haben diese Maßnahmen, in welchem finanziellen Umfang wird die Bundesregierung die Umsetzung der Maßnahmen bis 2023 und bis 2038 fördern, und welchen Anteil an der Finanzierung soll der Freistaat Sachsen übernehmen?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 10 verwiesen.

18. Inwiefern wird das am 7. Dezember 2018 in Kraft getretene Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (sogenanntes Planungsbeschleunigungsgesetz) aus Sicht der Bundesregierung die Planungs- und Genehmigungsprozesse zur Errichtung der von der Kohlekommission vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur im Freistaat Sachsen und insbesondere im Lausitzer Revier und im Mitteldeutschen Revier konkret beschleunigen?

Durch das Planungsbeschleunigungsgesetz werden Verfahren effizienter gestaltet, Schnittstellen eingespart, Standardisierungen ermöglicht und bei der Bürgerbeteiligung die Digitalisierung und Transparenz gestärkt. Zur Planungsbeschleunigung wurden beispielsweise die Listen der Vorhaben, für die das Bundesverwaltungsgericht einzige Gerichtsinstanz ist, fortgeschrieben. Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts sind z. B. die Ausbaustrecke Cottbus–Forst (Lausitz)–Grenze D/PL (-Zary); die Ausbaustrecke Cottbus–Görlitz und die Neubaustrecke Dresden–Grenze D/CZ (-Prag).

19. Reichen die Regelungen des 2018 in Kraft getretenen Planungsbeschleunigungsgesetzes nach Ansicht der Bundesregierung aus, um die Sofortmaßnahmen für die Infrastruktur in Sachsen (Abschlussbericht, S. 186 bis 187) in ihrer Umsetzung so zu beschleunigen, dass sie innerhalb von zehn Jahren realisiert werden können?

20. Welche konkreten Maßnahmen und Gesetze zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse für die von der Kohlekommission vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen plant die Bundesregierung, und bis wann sollen sie im Entwurf vorliegen?

21. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den von den Ländern geforderten Aspekten zur Beschleunigung des Infrastrukturausbaus in den Braunkohlerevieren (S. 106 und 107, Abschlussbericht), und inwiefern wird sie die Vorschläge bei einem ggf. geplanten neuen Planungsbeschleunigungsgesetz berücksichtigen:

    a) „Eine vereinfachte Prüfung und Entscheidung bei der Betroffenheit „geschützter Arten“ nach EU-Recht zu ermöglichen (Unerheblichkeit bei mangelnder Populationsrelevanz)“?

    b) „Im Rahmen des nationalen Prozessrechts sollte die Klagebefugnis an die Wahrnehmung der Mitwirkungspflicht im Planfeststellungsverfahren gekoppelt und Präklusionsvorschriften im Gerichtsverfahren eingeführt werden. Wer Gründe kennt, die gegen ein Planungsvorhaben sprechen, soll diese unverzüglich vorbringen“?

    c) „Für Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs sollte ein Baustopp im Eilverfahren ausgeschlossen werden, wenn mit einer Heilung der Fehler in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren gerechnet werden kann“?

    d) „Bei festgestellter Rechtswidrigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses sollte eine Realisierung von Teilen des Vorhabens zulässig sein, die von dem Fehler nicht betroffen sind“?

    e) „Überdies sollte eine Verkürzung der Klageinstanz und Fristen bei Planfeststellungsverfahren erfolgen – analog zum Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz im Zuge der VDE-Projekte“?

    f) „Abwägungsdirektiven vorgeben und somit den Interpretationsspielraum im Rahmen des Planrechts und nachfolgender Klagen (Rechtsschutz) konkretisieren/einschränken.“ (bitte 21a bis 21f jeweils einzeln bewerten und begründen)?

Die Fragen 19 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Inwieweit weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse in den vom Strukturwandel betroffenen Regionen umgesetzt werden sollten, wird derzeit von der Bundesregierung geprüft.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Machbarkeit, die Wirtschaftlichkeit und den verkehrlichen Nutzen sowie die Notwendigkeit des sogenannten Milau-Projektes (vgl. Nummer 47 „Fernstraßenverbindung Mitteldeutschland-Lausitz (MiLau)“, Abschlussbericht. S. 175 und vgl. www.mdr.de/nachrichten/wirtschaft/regional/verkehrsprojekt-milau-strassenausbau-in-strukturschwachen-gebieten-100.html), und auf welchen Grundlagen basiert die Bewertung des Projektes (bitte Machbarkeitsstudien, Wirtschaftlichkeitsanalysen und Verkehrsprognosen o. Ä. konkret benennen)?

Das „MiLau-Projekt“ ist eine in den Ländern Sachsen-Anhalt, Sachsen und Brandenburg entwickelte Initiative einer neuen Ost-West-Straßenverbindung als Magistrale zwischen dem „Mitteldeutschen“ und dem „Lausitzer Revier“, wobei vorhandene Bundes-, Landes- bzw. Staatsstraßen ausgebaut werden sollen. Die sächsische Straßenbauverwaltung führt eine Potenzialanalyse durch, deren Ergebnis voraussichtlich Ende 2019 vorliegen wird. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) sind mehrere Aus- und Neubaumaßnahmen auf dem Streckenzug enthalten.

23. Inwiefern teilt die Bundesregierung die im Abschlussbericht der Kohlekommission vertretene Position, dass „der Bau einer neuen Ost-West-Straßenverbindung als Magistrale zwischen dem Mitteldeutschem und dem Lausitzer Revier […] die infrastrukturellen Voraussetzungen für Unternehmensansiedelungen in diesen Regionen deutlich verbessern [würde]“ und „der Ausbau der Autobahn 13 zwischen Schönefeld und Autobahndreieck Spreewald erforderlich [ist]“ (vgl. Abschlussbericht, S. 103), und auf welcher fachlichen und/oder datenbasierten Grundlage (bitte entsprechende Studien, Gutachten und Analysen benennen) gelangt die Bundesregierung zu ihrer Bewertung des Projektes bzw. des Projektvorschlages?

Mit der Aufnahme des sechs-streifigen Ausbaus der A 13 zwischen dem Schönefelder Kreuz und dem AD Spreewald in den Weiteren Bedarf (WB) des Bedarfsplans (BPL) 2016 wurden die im Rahmen der BVWP-Bewertung ermittelte Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Vorteilhaftigkeit der Maßnahme berücksichtigt und der grundsätzliche Bedarf bereits gesetzlich bestätigt.

24. Wie bewertet die Bundesregierung, die Machbarkeit, die Wirtschaftlichkeit und den verkehrlichen Nutzen sowie die Notwendigkeit der Schienenprojekte

a) Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz inklusive des Abzweigs nach Kamenz,

b) Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Berlin–Cottbus–Görlitz als Schnellzugverbindung,

c) zweigleisiger Ausbau der Strecke Cottbus–Lübbenau,

d) Ausbau der Strecke Cottbus–Leipzig,

e) Ausbau der Strecke Cottbus–Dresden (über Hoyerswerda),

f) Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Forst,

g) Elektrifizierung des Abschnitts Horka–Görlitz,

h) Elektrifizierung des Streckenabschnitts Görlitz–Niesky,

i) Elektrifizierung der Strecke Görlitz–Grenze Deutschland/Polen,

j) Streckenausbau des Abschnitts Zittau–Görlitz,

k) Streckenausbau des Abschnitts Zittau–Bischofswerda,

l) Wiedererrichtung der Bahnstrecke Bautzen–Hoyerswerda–Cottbus,

m) Ausbau der Eisenbahnstrecke Berlin/BER–Cottbus–Weißwasser–Görlitz(–Breslau) für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 km/h,

n) Elektrifizierung der Bahnverbindung Leipzig–Zeitz–Gera,

o) Elektrifizierung der Bahnverbindung Leipzig–Bad Lausick–Geithain–Chemnitz,

p) Elektrifizierung der Bahnverbindung Zeitz–Weißenfels–Halle,

q) Reaktivierung der Regionalbahnverbindung Kamenz–Bernsdorf–Senftenberg/Hoyerswerda,

r) Schaffung einer direkten Tagesrandverbindung Görlitz–Berlin–Görlitz,

s) Neubau der Eisenbahnstrecke Seifhennersdorf–Rumburk und

t) Bau der Verbindungskurve Großkorbetha für die Direktverbindung von Merseburg nach Leipzig (bitte jeweils tabellarisch die Machbarkeit, die Wirtschaftlichkeit, den verkehrlichen Nutzen und die Notwendigkeit darstellen und die jeweiligen Quellen bzw. Datengrundlagen der Bewertung exakt angeben; vgl. Abschlussbericht, S. 88 bis 90 und 149 ff.)?

Folgende der genannten Projekte wurden im Rahmen der Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 bewertet:

a) ABS Dresden–Görlitz mit der Elektrifizierung Dresden-Klotzsche–Görlitz und der abschnittsweisen Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax = 160 km/h mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)= von 0,7. Die Maßnahme mit Abzweig Kamenz wurde nicht bewertet.

b) + c) ABS Lübbenau–Cottbus–Görlitz mit dem Ausbau Lübbenau–Cottbus–Görlitz und der Elektrifizierung Cottbus–Horka und Horka–Abzw. Mückenhain–Görlitz einschl. beider Verbindungskurven in Horka, Kreuzungsgleise in Raddusch und Kunersdorf mit einem NKV von 0,4.

o) ABS Leipzig–Chemnitz mit der Teilmaßnahme Ausbau Geithain–Chemnitz und Elektrifizierung Geithain–Chemnitz auf Vmax = 160 km/h mit einem NKV von 1,6.

Für die übrigen genannten Projekte liegen der Bundesregierung keine Bewertungen vor.

25. Wie bewertet die Bundesregierung, die Machbarkeit, die Wirtschaftlichkeit und den verkehrlichen Nutzen sowie die Notwendigkeit der Straßenbauprojekte

Die Beurteilung der Projekte setzt im Einzelfall eine belastbare Datengrundlage voraus. Daher kann die Frage nur für die im BPL 2016 enthaltenen und bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 bewerteten Maßnahmen zu 25a bis 25h und 25j beantwortet werden. Für diese Maßnahmen wurden die Wirtschaftlichkeit, der verkehrliche Nutzen und die Notwendigkeit untersucht.

a) Ostverlängerung der B 6n von B 184 nach Sachsen,

Die Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 ergab keine Wirtschaftlichkeit und somit „kein Bedarf“ (KB) für den Neubau der B 6n im oben genannten Abschnitt.

b) Ausbau der B 100 zwischen Brehna und Bitterfeld,

Die Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 ergab keine Wirtschaftlichkeit und somit „kein Bedarf“ (KB) für den Ausbau der B 100 im oben genannten Abschnitt.

c) Ausbau der B 96 und der B 97 auf sächsischer Seite,

In Sachsen ist im Streckenzug der B 96 die Bedarfsplanmaßnahme OU Hoyerswerda als laufende, fest disponierte (FD) Maßnahme ausgewiesen. Sie ist inzwischen unter Verkehr.

Die B 97, OU Ottendorf-Okrilla ist eine Maßnahme des Vordringlichen Bedarf (VB). Derzeit wird von der sächsischen Straßenbauverwaltung die Vorplanung erarbeitet.

d) Anbindung des Chemie- und Industrieparks Zeitz durch Verbindung der A 38 mit der A 4,

Die B 2 verbindet Zeitz mit der A 4 bei Gera. Auf dem Streckenzug sind zwei Bedarfsplanmaßnahmen als Maßnahmen des Weiteren Bedarfs (WB) eingestuft:

- B 2, OU Droßdorf
- B 2, OU Giebelroth

Unmittelbar nach Norden zur A 38 befindet sich keine Bundesstraße und somit keine Bedarfsplanmaßnahme.

e) Neubau bzw. Fertigstellung der B 178n und deren Verlängerung über A 4 hinaus in nördlicher Richtung,

Die beiden noch zu realisierenden Bauabschnitte (BA 1.1 und BA 3.3) des Streckenzuges der B 178 sind im BPL 2016 in FD eingeordnet.

Die Verlängerung der B 178 über die A 4 hinaus nach Brandenburg ist nicht im BPL 2016 enthalten. Damit besteht hierfür kein Planungsrecht. Gleichwohl lässt die sächsische Straßenbauverwaltung eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung des Bedarfs erstellen. Die Ergebnisse sollen im 1. Halbjahr 2019 vorliegen.

h) Ausbau B 115 (OU Krauschwitz und Teil-OU Kodersdorf),

Die Maßnahme OU Krauschwitz ist im BPL 2016 im VB eingeordnet. Derzeit wird von der sächsischen Straßenbauverwaltung die Vorplanung erarbeitet.

Die Teil-OU Kodersdorf ist nicht im BPL 2016 enthalten.

j) Ausbau der B 156 ab Anschlussstelle A 4 „Bautzen Ost“ (OU Nidergurig) (vgl. Abschlussbericht, S. 88 bis 90 und S. 149 ff.)?

Die Maßnahme OU Malschwitz/Niedergurig ist im BPL 2016 im VB eingeordnet. Derzeit werden von der sächsischen Straßenbauverwaltung die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet, um dieses im 2. Quartal 2019 zu beantragen.

Zu den Maßnahmen zu den Fragen 25f, 25g und 25i wird Folgendes angemerkt:

f) Neubau B 160 (A 13 Hoyerswerda–Weißwasser/OL–Bad Muskau-Polen),

Die Maßnahme B 160, Hoyerswerda bis Weißwasser war im BPL 2004 im VB enthalten. Im Rahmen der Vorplanung war die Variante, die über das Tagebau-Folgegelände verläuft, die Vorzugsvariante. Die Flächen des Tagebaus Nochten

sollten entsprechend des Braunkohleplans erst nach 2030 wieder nutzbar sein. Deshalb wurde das Projekt für den BVWP 2030 nicht gemeldet und nicht bewertet.

g) sechsstreifiger Ausbau der A 4 vom Dreieck Dresden aus bis zur Bundesgrenze,

Der sechsstreifige Ausbau der A 4 vom Dreieck Dresden-Nord bis zur Bundesgrenze ist im Bedarfsplan nicht enthalten. Da der Verkehr jedoch gegenüber der Prognose 2030 deutlich zugenommen hat, hat der Freistaat Sachsen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Antrag gemäß § 6 Fernstraßenausbaugesetz zum Ausbau der A 4 zwischen dem Autobahndreieck Nossen (A 14) und der Anschlussstelle Pulsnitz östlich von Dresden gestellt, der zur Zeit im BMVI geprüft wird.

i) Rückverlegung der B 156 zwischen Boxberg und Weißwasser/OL,

Der Bedarfsplan enthält keine Maßnahme „Rückverlegung der B 156 zwischen Boxberg und Weißwasser/OL“.

26. Inwiefern wird die Bundesregierung Infrastrukturprojekte in den Kohle-Bundesländern bis 2023 und bis 2038 finanzieren, die typischerweise in Verantwortung der Länder und Kommunen finanziert werden?

27. Wie konkret plant die Bundesregierung die Finanzierung der von der Kohlekommission vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte im Freistaat Sachsen bis 2023 und bis 2038 sicherzustellen, und welchen Anteil an der Finanzierung für die Projekte soll der Freistaat Sachsen tragen?

28. Welche Investitionsmittel im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sollen bis 2023 und 2038 nach den Planungen der Bundesregierung genutzt werden, um die Infrastrukturprojekte, die die Kohlekommission für den Freistaat Sachsen vorgeschlagen hat, zu finanzieren (vgl. Aussagen von Bundesminister Olaf Scholz laut Bericht des Handelsblattes vom 31. Januar 2019)?

Die Fragen 26 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zurzeit prüft die Bundesregierung den von der Kohlekommission ausgehandelten Kompromiss. Dieser Prozess dauert an, so dass derzeit keine Aussage über die Finanzierung getroffen werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333